

„Koło“

TADEUSZ KUSCHÉE

W E LWOWIE

ul. Akademicka l. 3. (obok Banku Hipotecznego.)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże. — Wszystko w najlepszej jakości.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę najznakomitszej w świecie angielskiej fabryki

„Humber i Sp.“ w Beeston, Wolverhampton i Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i S^ka („Diana“) w Bielefeld.

ALBL i S^ka (Graziosa-Chainless) w Gracu.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (sweatery), paski, buciki, pończochy.

Wszelkie przybory do szermierki, przybory do gier i zabaw sportowych.

—⁑ *Cenniki na żądanie.* ⁑—



Fachowy warsztat reparacyjny.

Rok. V. Dnia 5. marca 1899. Nr. 5.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . 4 zł.
półrocznie . 2 „
kwartalnie . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 złr.
1/2 strony . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst
trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy.)



Nawzajem zaś przyrzekła, że do miejscowości niektórych, tam mianowicie, gdzie według marszruty wypadały dłuższe postoje, wyprawiać będzie do nas listy „poste restante.“ Do rzędu miejscowości takich zaliczał się także i Lublin. Spostrzegłszy więc gmach pocztowo-telegraficzny, który mówiąc nawiasowo o wiele więcej wygodnie i przyzwoiciej urządzony jest wewnątrz aniżeli pocztamt warszawski, przedewszystkiem wstąpiliśmy odebrać listy. Następnie, pragnąc jaknajspieszniej wywiązać się z obietnicy, danej tym wszystkim krewnym, którzy łaskawie raczyli gościć nas u siebie zajechaliśmy do zakładu fotograficznego, by zdjęto z nas z maszynami grupę pamiątkową i dopiero po załatwieniu się z tem, podążyliśmy zainstalować się w hotelu. Nadprogramowo dłuższy pobyt w Jarosławicach i Kłodnicy górnej, skrócił nam znacznie czas przeznaczony na postój w Lublinie. Nazajutrz, a był to już ostatni dzień naszej wyprawy, czekała nas jeszcze podróż do Nowo-Aleksandryi i do miasteczka Kazimierza nad Wisłą, nie wiele więc godzin wolnych mieliśmy do rozporządzenia. To też uporawszy się spiesznie z doprowadzeniem swych toalet do względnego chociażby porządku, zaraz po spożyciu obiadu w restauracyi hotelowej wyruszyliśmy na miasto.

Pierwsze początki i czas założenia Lublina, giną w pomrokach dziejów; to tylko pewne, że bardzo odległej sięga starożytności. Za Mieczysława I. stanął tu jeden z pierwszych kościołów chrześciańskich w Polsce, a za Bolesława Chrobrego miał już Lublin obronny zamek drewniany. W XIII. wieku miasto napadane i przywłaszczane było przez różnych nieprzyjaciół. W roku 1241 spalili je Mongołowie, co w r. 1244 powtórzyli znów Litwini. W tymże roku opanowane przez Daniela księcia Halickiego, dopiero w r. 1280. od syna jego Leona odebrane zostało przez Leszka Czarnego. Następnie opanowane zostało ponownie przez Rusinów, pozostawało w ich rękach aż do r. 1302., odkąd stale już do Korony należało. Przez nadanie miastu w r. 1317 prawa magdeburskiego, król Władysław Łokietek przyczynił się do podźwignięcia Lublina z upadku. Niestety już w r. 1341. nowo odbudowa-

ną część miasta, spalili znowu Tatarzy, co też srodze odpokutować im przyszło, gdyż Kazimierz Wielki przybiegłszy na pomoc, położył ich 6000 trupem pod samem miastem. Tenże król w następnym zaraz roku, opasał miasto murem i przekopem, wzniósł bramy obronne i umocnił zamek. Odtąd Lublin, pomimo najazdów Litwy w r. 1376-1377 zaczął szybko wzrastać w zamożność i należał już do pierwszorzędnych miast w kraju. Wyniesiony w roku 1474 na stopień miasta wojewódzkiego, jakkolwiek nawiedzony w r. 1491 wielkim pożarem, a w r. 1500 napadem Tatarów, nie przestał jednakże wzmagać się dalej w świetność i pomyślność.

Koniec XVI. i początek XVII. wieku, były najświetniejszą epoką dla Lublina, liczył bowiem wtedy do 40.000 ludności, miał kilkanaście kościołów, sporo okazałych pałaców możniejszej szlachty i znaczną ilość fabryk. Klęski oraz przewroty krajowe, jako to rokosz Zebrzydowskiego w r. 1606, zatargi katolików z różnowiercami i jednoczesne prawie najście Szwedów, morowe powietrze (1659 r.), rabunek Tatarów w r. 1672, wreszcie pożar w r. 1702, strąciły Lublin znowu ze szczytu jego świetności, tem niemniej jednakże i wtedy jeszcze był nieraz świadkiem wielu wypadków dziejowych, stanowiących o losach całego kraju.

Za panowania Stanisława Augusta, Kajetan Hryniewicki, wojewoda lubelski stanąwszy na czele komisyi tak zwanej „dobrego porządku“ zajął się wreszcie czynnie podźwignięciem starożytnego grodu. Uporządkował ulice, oczyścił rynek z gruzów, odrestaurował ratusz i bramy miejskie i tym sposobem dał początek ponownemu odradzaniu się miasta. Odtąd też przy silnem współdziałaniu mieszkańców, wzrastając i upiększając się stopniowo, pod wieloma względami wyprzedziło wszystkie inne prowincyonalne miasta w Królestwie.

Obecnie Lublin jest stolicą gubernii powiatu i dyecezyi rzymsko-katotolickiej Mieszkańców liczy przeszło 30.000, posiada 20 kościołów różnych wyznań, gimnazyum męzkie, seminaryum duchowne, filię Banku Państwa, miejską straż ogniową i sporo różnych fabryk, między któremi wyróżniają się fabryka narzędzi rolniczych i nowo założona fabryka cementu „Firlej“. Otoczony dokoła przedmieściami: Czwartek, Kalinowszczyzna, Wieniawa, Cekówka i Piaski, dzięki drodze żelaznej łączącej go bezpośrednio z Warszawą, Kijowem i Odessą, również i teraz jeszcze rozwijać się nie przestaje. Starożytnych historycznych budowli, bądź to starannie podnawianych, bądź też stosownie do danego im przeznaczenia przebudowanych, dochowało się w Lublinie niemało. Wschodnia część miasta stanowiąca najdawniej-

---

Kłopoty kolarza.

Napisał

PAWEŁ SCHÖNTHAN.

Przełożył z niemieckiego

Bazyli Mokrański.

Pan Bonifacy zapisał się — na usilne prośby swej małżonki i córek, nawiasem mówiąc, zapalonych zwolenniczek sportu kołowego — na słuchacza zwyczajnego wyższej szkoły jazdy na kole, to znaczy — został cyklistą. — No — tak łatwo znowu to nie przyszło, bo kto przez pół wieku pieszo chadzał, kto ćwiczenia cielesne wskutek swej okazałej objętości ograniczał do minimum, tj. do półgodzinnej przechadzki przed kolacyą dla nabrania apetytu, ten w pocie czoła zdobywał tę nową umiejętność jazdy na kole.

Pan Bonifacy jednak przezwyciężył wszystkie trudności; umie doskonale wymijać na prawo i na lewo, wsiadać i zsiadać z koła, jechać i dawać dzwonkiem znak ostrzegający, pędzić co tchu i w tym pędzie zatrzymywać koło, dość że złożył szczęśliwie kolarski egzamin dojrzałości i uzyskał dekret, mocą którego wolno mu swobodnie uwijać się po ulicach na stalowym rumaku.

Teraz już nie potrzebuje oczekiwać w każdy wieczów niedzielny na żonę i córki w głównej alei Prateru, w tym celu, aby zobaczyć, jak one w wesołem gronie z rozpromienionemi twarzami koło niego przelecą i znikną. Wyglądał wówczas, jak ów chłop, który z głupią miną po raz pierwszy w życiu widzi przelatujący pociąg. — Tak — teraz wszystko będzie inaczej.

A z resztą musiało to koniecznie

szą siedzibę grodu, jest główną skarbnicą pamiątek. Na wstępie do niej spotyka się bramę Krakowską z wieżą 180 stóp wysokości mającą, zbudowaną przez Kazimierza Wielkiego, którą od strony Krakowskiego przedmieścia zdobi wizerunek Matki Boskiej z dzieciątkiem Jezus na rękach, a od strony przeciwnej obraz św. Antoniego. Konserwowana starannie, służy teraz jeszcze nietylko ku ozdobie, ale także ku praktycznym celom miasta Na wieży bowiem umieszczony jest zegar miejski; po nad nim wystawiane bywają stopnie temperatury powietrza, a na krużganku, urządzona jest czatownia straży ogniowej. Przez bramę Krakowską wchodzi się na ulicę Grodzką, zakończoną drugą, zwaną „Grodzką“ lub „żydowską“ po nad sklepieniem której, wznosi się teraz kamienica murowana.

(C. d. n.)



Z Odessy.

(Korespondencya własna.)

Bawimy się! Co niedziela w lokalu zimowym cyklodromu, przy ul. Jekateryńskiej O.T.C. urządza zabawy dla swych członków i gości. Mieliśmy świetną zabawę maskaradową z nagrodami, która tak się podobała publiczności, a tak zachęciła dochodem komitet, że postanowiono ją powtórzyć. Lecz chochlik, który wszędzie się ciśnie, i tu spłatał figla, bo powtórzenie zabawy nie udało się z powodu... zmowy zawodowych cyklistów, którzy odmówili wzięcia udziału. Zebrana publiczność, która przybyła w $^1/_4$ części tylko, zapłaciła za to, by patrzeć się nie na zamaskowanych cyklistów, ale na zwykłą jazdę każdego, kto umiał jeździć na rowerze.

To fiasko spowodowało takie następstwa, że przez kilka niedziel i świąt z rzędu, nikogo z obcych nie było w cyklodromie, bo wszak wyrzucać pieniądze za okno nikt nie miał ochoty.

Publiczność odeska lubi się bawić i za to płaci brzęczącą monetą, lecz płacić za to, by patrzeć jak ktoś jeździ na ro-

---

nastąpić bo proszę sobie tylko wyobrazić położenie towarzyskie pana Bonifacego. Nie znając się zupełnie na kolarstwie w teraźniejszych czasach, nie mógł się znaleźć w żadnym solonie, gdyż jako nieświadom tego sportu był wprost niemożliwym. Dawnymi czasy, kiedy to po kolacyjce i herbatce całe towarzystwo zbierało się w salonach i rozprawiało o literaturze, sztukach pięknych, teatrze, wtedy to pan Banifacy był dzielnym szermierzem słowa, ale w tych czasach postępu, gdy cały świat uprawia tylko sporty i o nich długo i szeroko rozprawia, skoro skierowano rozmowę na koło, pan Bonifacy stawał bezradny i ani słówkiem nie mógł się przyczynić do ogólnej rozmowy. Na tym punkcie był on zupełnym nieukiem i nieraz za nieumiejętnie wtrącone słówko został wyśmianym nie tylko przez starsze panie i panów, ale ba! nawet przez podlotki i przez młokosów. Pani Bonifacowa dała tedy swemu mężowi do poznania, że w obec nowego prądu staje się dziwakiem i przedstawia się jako analfabeta i że tak dalej być nie może.

Te wyrzuty małżonki sprawiły, że pan Bonifacy siadł na koło i został pełnym nadziei cyklistą, a jeżeli go dotychczas nikt jeszcze na żelaznym rumaku publicznie jadącego nie oglądał, to jedynie z tego powodu, że nie mógł się ostatecznie zdecydować na wybór maszyny.

W swoich codziennych przechadzkach z domu do kantoru i z kantoru do domu, które w myśli też już na kole odbywał, oglądał i wyczytywał pan Banifacy nadzwyczaj pilnie wszystkie ogłoszenia fabryk kołowych. Jest ich tu już tyle, że aż się człowiekowi w głowie mąci. Tu na tem ogłoszeniu widzimy wymalowanego cyklistę naturalnej wielkości, tam oto pędzi na kole wyścigowiec, tu znowu urocza cyklistka w zgrabnym kostyumie, ba! nawet wyścigi Amerykanów — między kołem i pociągiem, dalej dwóch indyan pędzących sza-

werze to niechce, bo takie widowiska ma co dzień na ulicy.

Komitet zabawowy nie upadł jednak na duchu i rozmyślał nad tem, co by dać publiczności atrakcyjnego, by goście i kasa klubowa byli zadowoleni.

Myślano długo, aż wreszcie przyszedł pomysł do głowy urządzenia zabawy z confetti i serpentin'em, oraz z rozegraniem powozu i 2 kas żelaznych.

Na ten wabik publiczność dała się wziąć, bo oto w dniu 31. stycznia (12. lutego) na zabawie urządzonej w tymże samym lokalu, było tak pełno, że gdyby ziarnko grochu rzucić, to zostałoby na publiczności, a nie padłoby na podłogę Ciasno i gorąco było każdemu z widzów, lecz i tym co jeździli na rowerach nie było również przestronno, bo masę osób wzięło udział w zabawie. Nawet damy, które tak rzadko biorą udział w niedzielnych popisach, stawiły się w większym komplecie niż zwykle.

Z przedmiotami do wygrania postąpiono tak: powóz (Malpost) i 2 kasy miały Nra, odpowiednie Nra przyczepiono do torebek z confetti.

Nra na przedmiotach do wygrania były zakryte, i nikt nie mógł wiedzieć o nich.

Kto kupił torebkę confetti, lub krążek serpentin'u, otrzymywał zarazem i bilet z numerem. W połowie zabawy gospodarz i kasyer klubu p. Rudlicki ogłosił, iż rozpocznie się sprawdzenie Nrów na przedmioty do wygrania. Niestety bardzo mało było wybranych, bo tylko jeden, mianowicie p. Bogomazów, któremu sprzyjało szczęście i stał się właścicielem powozu; kasy zaś pozostały w klubie, bo nie było posiadacza z odpowiednim numerem, gdyż nie wszystkie torebki z confetti były rozsprzedane.

W obec więc tego, ma być powtórzenie zabawy na rozegranie pozostałych 2 fantów.

Słynny rekordmen Utoczkin, który zarzucił na odeskim torze gonitwy, wziął się do sprzedaży rowerów. W tych dniach właśnie otwiera wielki skład maszyn i automobili, otrzymawszy zastępstwo fabryk zagranicznych.

Będzie to piąty skład rowerów w Odessie.

Również otrzymał zastępstwo na automobile p. Waleryan Rudlicki, sportsmen w całem tego słowa znaczeniu.

Damy polki, zamieszkałe w Odessie, na gwałt uczą się jazdy welocypedowej. W tych dniach ukończyły właśnie kurs pp. Baranowska Ludwika, Jaworska, a obecnie uczy się p. Rudlicka.

Zajęcie się rowerem spowodowało to, że ich mężowie są członkami W.T.C. i urządzają wycieczki za miasto naturalnie bez żon, które zaprotestowały przeciw temu. Veto

---

lenie na tandemie, para odpoczywająca na skraju lasu czarującej okolicy, a tu znów pikantna cyklistka w szarawarach i t. d. i każdy fabrykant chwali na tych ogłoszeniach swój wyrób i każde z tych kół ma być najlżejsze, najsilniejsze, najpewniejsze, najlepsze, — tak przynajmniej twierdzą ogłoszenia.

Idąc dalej, staje przed oknem wystawowem jednego z tych składów rowerów, które jak grzyby po deszczu wyrosły i okiem znawcy-nowicyusza przygląda się tym lśniącym i błyszczącym rumakom dwudziestego stulecia, bada konstrucyę kierownic, konstrukcyę łańcucha, przenośnię, kiszkę i płaszcze, niklowanie, pompkę, oliwiarkę, szpicrutę i niezliczone systemy latarek.

I z cichem westchnieniem oddala się niezdecydowany. Każdy kolarz, którego się o radę spyta odpowie mu inaczej, każdy ma swoje stałe zdanie, jeden poleca Humbera, drugi Styryę, trzeci chwali Clevelanda, czwarty zaleca gorąco Columbię. Najwięcej głosów spada na Dürkoppa, a szwagier pana Bonifacego przechwala „Dyanę“ z taką czułością, z jaką dawniej ludzie tylko o swoich wybranych mówili. Dawniejszy jego partner tarokowy zapytany o zdanie, powiedział: „ty przecież nie kupisz tak drogiego koła, bo przecież szkoda ci tyle pieniędzy odrazu wyrzucić, — ot kup sobie „Armeerad“ Curjela, to koło mogę ci sumiennie polecić, jest mocne i tanie“.

Bałamucą go więc zupełnie, każdy co innego chwali, a każdy uważa się za najlepszego znawcę. Ledwie się już na jedno koło zdecydował, zrządza przypadek, że spotyka się z nieprzyjacielem tej wybranej marki, który zapytany o zdanie powiada: — „Ależ Panie! — nie kupuj pan na żaden sposób tego koła mój szwagier miał właśnie takie, jechał na niem przez środek rynku, no — i pomyśl pan, przewrócił się i złamał je na trzy ka-

postawili mężowie, aby ich druga połowa wyuczyła się jeździć na maszynie, to będą ich zabierać na spacery.

Ponieważ w Odessie mamy pogodę iście wiosenną, przeto szykują się członkowie W. T. C. do urządzenia większej wycieczki za miasto, mianowicie do Lusdorfu, położonego o kilkanaście wiorst za miastem.

Liczba członków prowincyonalnych W. T. C. w Odessie dochodzi do 20.

Elba.



Teorye mechaniki kolarskiej.

Napisał

WACŁAW KRZEPOWSKI.

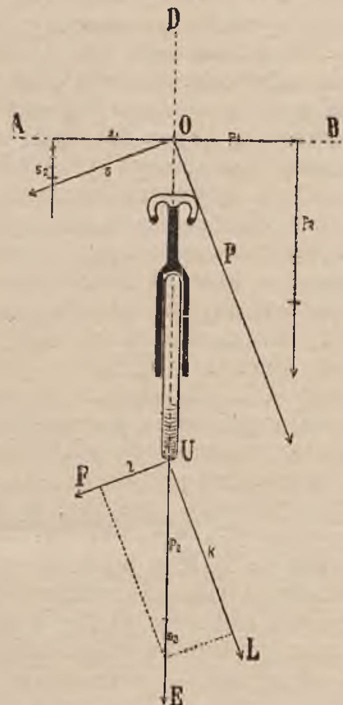
IV.

Jazda w krzywiźnie (Siła odśrodkowa).

Przy jeździe na kole w krzywiźnie występuje siła, która stara się koło wraz z jeźdźcem na zewnątrz wyprzeć, jest to siła odśrodkowa. Aby ją pokonać, należy pochylić się z maszyną przy jeździe w łuku w przeciwnym kierunku, a mianowicie do punktu środkowego odpowiedniego koła drogi.

Siła odśrodkowa S (Fig. 4.) równo-

Fig. 4.



wałki. Kup pan sobie takie jak moje, jeżdżę na niem już trzeci sezon —nie do zniszczenia". Inni znowu udzielają mu jeszcze praktyczniejszych rad mówiąc: „ale panie Bonifacy, nie kupuj pan od razu nowego koła; jako początkującemu wystarczy koło z drugiej ręki. Przecież codziennie tylu cyklistów łamie ręce lub nogi i nadal koła używać nie mogą, — przeczytaj pan tylko ogłoszenia w gazetach, wnet znajdziesz coś dla siebie".

Taka rada — choć dobra i szczera — jest przecież przykrą dla pana Bonifacego, bo nie zdawało mu się przyjemnem zostać spadkobiercą cyklisty-inwalida. Co prawda, to ta jazda kołowa nie jest tak bardzo bezpieczną, zwłaszcza na wiedeńskim bruku, pośród tylu omnibusów, tramwajów i fiakrów. Ale czyż zresztą koniecznie musi się człowiek przewrócić? Wprawdzie leżąc na sofie wygodnie i odbywając poobiednią drzemkę z gazetą w ręku i z dobrem cygarem w ustach, jest się daleko mniej naraźnnym na upadek, jak siedząc na kole, ale z tą kwestyą już dawno załatwił się pan Bonifacy i obecnie nader pilnie studyuje ogłoszenia o sprzedaży koła z drugiej ręki. Przyjaciele mają słuszność. Codziennie odpada kilku zwolenników tych żelaznych rumaków i każdemu z nich spieszy się jak najprędzej pozbyć się swej maszyny.

Nareszcie zanotował sobie pan Bonifacy adres z ogłoszenia i opanowany gorączką niecierpliwości, zrywa się ze sofy i spieszy na Währing. W drodze spotyka się z swoim krewnym, który go pyta, gdzie się tak spieszy i po co?

— Po co? odpowiada pan Bonifacy, ogłaszają sprzedaż koła, lecę je nabyć.

— Ależ waryacie, rzecze krewny, stare koło chcesz kupować, do tego jeszcze pewnie staromodne, ty i tak w ogóle nie rozumiesz się na kołach.

— W ogóle? powtarza pan Bonifacy.

legła do płaszczyzny krzywizny, działa prostopadle do siły ciężkości P (przyjmując poziome położenie krzywizny). Punkt ciężkości poruszającego się systemu może się jednak, jak długo podpierający pneumatyk na boki się nie ześlizguje, tylko na linii AB poruszać. W rzeczywistości jest AB łukiem koła, które promieniem UO należy zatoczyć, co dla uproszczenia rysunku oznaczamy jako linię prostą. Wskutek tego będzie działać tylko część siły odśrodkowej i ciężkości, a wielkość tych części znajdziemy w rysunku oznaczoną przez kierunki S_1 i P_1 przedstawioną. Równowaga tylko tak długo panuje, póki na zewnątrz działająca siła s_1 równą jest do środka działającej sile p_1. Podziałką oznaczone części obu sił S_2 i P_2 działają w kierunkunku DE w przedłużeniu, a możemy je znowu na dwie siły L. i K. rozłożyć, z których jedna L. w kierunku UF., a druga K. w kierunku UL. działają. Ta ostatnia siła wywołuje gniecenie gumowych obręczy o ziemię, podczas gdy pierwsza stara się je na zewnątrz przesunąć. Gdy siła L. przekroczy pewną granicę, wywołaną przez tarcie pneumatyka o drogę, to obręcz wyśliźnie się na bok, a jeździec spada na ziemię. Wielkość siły odśrodkowej można w kilogramach obliczyć w ten sposób, że się ilość metrów które cyklista przejedzie w jednej sekundzie — podnosi do potęgi drugiej i mnoży się przez ciężar jeźdźca wraz z maszyną (w kgr). Ten wynik dzieli się przez połowę średnicy (promień) krzywizny.

Przyjmijmy oznaczenie tychże:

s = siła odśrodkowa.
v = szybkość jazdy w sekundzie.
Q = ciężar jeźdźca z kołem.
r = promień krzywizny (radius).

Otrzymamy zatem wzór:

$$s = \frac{v^2 \times Q}{r}$$

Przypuśćmy, że cyklista ujedzie w sekundzie 6 metrów, on sam waży 68 kg., a jego koło waży 12 kg., zatacza on w jeździe koło o promieniu równym 12 metrów, zatem siła odśrodkowa będzie równa:

$$s = \frac{6^2 \times (68+12)}{12} = \frac{36 \times 80}{12} = 240 \text{ kg.}$$

Jak widzimy siła odśrodkowa jest znaczna i to właśnie wyjaśnia nam, dlaczego przy wyścigu na torze cykliści tak bardzo ku środkowi się pochylają i dlaczego na krzywiznach tor jest odpowiednio podniesiony.

Siła odśrodkowa ma też inne znaczenie przy jeździe na kole. Każdy cyklista wie, że przy jeździe po mokrej drodze odrywają się z kół roweru cząstki

---

— ja się wcale na nich nie rozumiem — przyznaje ze skromnością.

A widzisz! możesz się na pewne ocyganić. Stare koło? Toż to wyrzucony pieniądz. Czemu nie kupisz sobie koła z fabryki X, mają być przewyborne; mój gospodarz jest zastępcą tej fabryki, — jeżeli chcesz mogę się dla ciebie postarać o takie koło za zniżoną cenę.

Dziękuję; mam już wpradzie kilka ofert od znajomych, ale kiedy mię zapewniasz, że to koło jest dobre, to przyjdę do ciebie i pogadamy o tem obszerniej.

Rozłączyli się. — W kilka dni później — chciał pan Bonifacy pójść do tego krewnego i mówi o tem żonie.

Ależ daj sobie z tem pokój — mówi małżonka. Właśnie mówiłam dzisiaj o tem z panią H., a ta mi poradziła, ażeby kupić koło w urzędzie zastawniczym na licytacyi, gdzie można kupić i tanio i sobie wybrać. Spora ilość ludzi zakupiwszy lekkomyślnie koło, niema potem czem płacić, daje więc je w zastaw, a potem nie wykupuje.

Może masz i słuszność — odpowiada małżonek po krótkim namyśle z oburzeniem — ale tam nie pójdę, bo w krótce, to mię na tandetę wyszlesz.

W duchu jednak pomyślał sobie, — czemu to żadna z córek nie chciały innych kół, tylko nowe, ażeby pokazać się przed swymi adonisami, co do żony zaś, to pod nią stare koło zaraz by się złamało. Co do mnie... ale któż mię starego wypytywać będzie o pochodzenie koła? A wreszcie i budżetu domowego nie można tak obciążać. Za trzy damskie rowery 700 zł! jeszcze za mój trzebaby kilkaset dołożyć, gdy tymczasem używany dostanę za 80 — 100 zł., a kto wie czy jeszcze nie taniej.

Małżonka odgadła widocznie jego myśli, bo w parę dni pyta go, czy był na Währingu oglądać rower.

Nie byłem — odpowiada pan Boni-

błota wraz z wodą i obryzgują jeźdźca, jeśli błotniki nie są dostatecznie długie, lub nie ma ich zupełnie. Wilgotny piasek czepia się silnie toczących się po nim obręczy, a następnie w skutek opisania koła przez pneumatyk obręczy, zostaje piasek wyrzucany w górę. Jak tylko przy opisywaniu koła powstająca siła odśrodkowa jest większą od siły, która piasek na gumie utrzymuje, odrywa się tenże od obręczy i na mocy siły bezwładności dąży w kierunku, który mu kręcące się koła w końcu udzieliły, a więc w kierunku ostatniej stycznej linii. Kręci się koło powoli, czyli jedzie cyklista z nieznaczną szybkością, to od pneumatyka odrywają się części błota tylko w mniejszej ilości, jak przy szybszej jeździe. Ponieważ oderwane cząstki w kierunku „ostatniej“ stycznej się poruszają, muszą zatem błotniki mieć odpowiednią długość, aby jeźdźca i maszynę chroniły od bryzgającego błota. Często można widzieć koła opatrzone krótkimi błotnikami, co można samemu z łatwością sprawdzić. Błotniki nie należą przecież do ozdoby kół, tylko dla ochrony od błota.

(C. d. n.).



Wycieczka na kole.

z Rzeszowa na Stryj, Skole, Ławoczne, Munkaczowo, Ungvar, Wielki Michał, Łaborcz, Sanok do Rzeszowa.

Napisał K. STARY.

W czerwcu zeszłego roku wpadła mi myśl urządzenia w kółku kilku towarzyszy większej wycieczki na kołach. Wahałem się początkowo, jakąby wybrać drogę, że jednak właśnie na początek lipca zapowiedzianym był zlot sokoli w Stryju, postanowiłem w tę stronę pokierować wycieczkę. Na projekt moj, podany do wiadomości młodzi cyklowej, zgłosiło się zrazu pięciu chętnych, dwóch jednak się wcześnie odmyśliło, a pozostało nas trzech, którzyśmy sobie podali dłonie, iż do Stryja jedziemy na kołach. Co do projektu dalszej wycieczki na stronę węgierską, zapaść miała decyzya dopiero w Stryju.

Dzień wyjazdu naznaczonym był na 30. czerwca godzinę 4. rano.

Już wcześnie przed godziną 4. ze snu się obudziłem; o uszy obija mi się huk grzmotów, plusk rzęsistego deszczu i szum wiatru — tak niepożądanych dla kolarza

---

facy — ale mam tu nowe ogłoszenie, że z powodu choroby jest do sprzedania elegancki rower. Bliższa wiadomość: Neustiftgasse 194, czwarte piętro. nr. 107.

Udał się zatem nasz bohater na wyż wspomnianą ulicę, wydrapał się na czwarte piętro, zapukał do drzwi nr. 107 i znalazł się w obec starszej damy, która mu na żądanie rower pokazała, lecz na prośbę, aby mógł go na ulicy spróbować, w żaden sposób nie chciała się z zrozumiałych powodów zgodzić. Zaproponowała mu jednak aby przejechał się po pokoju i po ganku, gdzie wedle jej zdania jest dosyć miejsca na próbną jazdę. Obrażony odmową pan Bonifacy zrezygnował z próbnej jazdy po 5 kroków długim pokoju, obawiając się o uszkodzenie własnej głowy lub innej części ciała na szafach, trymódkach, kufrach, których było dość pełno w tym pokoju. Wybiegł mocno rozgniewany i poprzysiągł sobie nie kupować nigdy roweru z drugiej ręki. Ale cóż zrobić?

Pan Bonifacy wskutek tylu zmartwień zmienił się nie do poznania. Dawniej wesół i uśmiechnięty — dziś chodzi ponury i zamyślony. Przyjaciele zauważywszy to mówią sobie na ucho, że coś się panu Bonifacemu stało. Nikt jednak nie zna prawdziwego stanu rzeczy, nikt nie wie o powodach tej męki i tej walki, którą z sobą toczy, która go dręczy, niepokoi i prześladuje,

My jednak znamy te powody.



gości. Mimo tego wstaję, wychodzę na próg domu i ze smutkiem patrzę w rozpłakane niebo i rozmyślam, co począć w obec takiej aury. Wnet jednak przybywa druh Książek jeden z trójki, a w niespełna 3 minuty trzeci towarzysz projektowanej wycieczki druh Saloni. Zaprowadzili koła do sieni i weszli do pokoju. Cieszyłem się w duszy wielce, że praca moja jako nauczyciela gimnastyki nie idzie na marne, że zdołałem wyrobić w druhach taki hart ducha, że ani deszcz i błoto, ani nawet pioruny nie mogą ich zrazić lub odwieść od powziętego raz postanowienia.

Nie tracąc ani na chwilę fantazyi, wypiliśmy przysposobioną u mnie ciepłą herbatę i punktualnie o godz. 4. rano siedliśmy na nasze stalowe rumaki. Ja i Saloni mieliśmy amerykanki, Książek zaś „Dyanę“ Dürkoppa.

Puściliśmy się gościńcem na Przeworsk Jarosław. Do Przeworska droga fatalna, deszcz i grzmoty nie ustawały, tak, że musieliśmy w chwilach, kiedy niebo wrota swoje szerzej otwierało i rzęsistsze strumienie wody na nas spuszczało stawać i chronić się pod dachami przydrożnych karczem. Nie tracąc jednak nadziei, że przecież po deszczu nastąpi pogoda, dosiadaliśmy naszych kół wesoło, a nawet z piosnką na ustach.

O godzinie 9. rano przybyliśmy do Jarosławia ale niemożliwie zabłoceni, a nie zatrzymując się wcale w mieście, podążyliśmy wprost do Sanu, by się wykąpać, obmyć i osuszyć nasze ubrania na słońcu, które właśnie zawitało. Tam ledwo nie przyszło do nieszczęścia i tylko dzięki przytomności jednego z obecnych, który potrafił skoczyć w wezbrane fale i wyratować parę naszych... spodni, porwanych wiatrem z dachu budki kąpielowej, zdołaliśmy powrócić w posiadanie tej nieodzownej części garderoby. Było z powodu tego zdarzenia dość uciechy, musieliśmy jednak za tę uciechę czekać jeszcze ze 2 godziny, zanim osuszeni mogliśmy ruszyć ku miastu. W jednej z tamtejszych restauracyi spożyliśmy ze znakomitym apetytem obiad, a o godzinie 3. ruszyliśmy ku Przemyślowi. W Radymnie zaskoczył nas znów deszcz, a zmuszeni znów się zatrzymać, skorzystaliśmy z czasu i zwiedzili tamtejszą fabrykę powroźniczą, po której nas uprzejmy jej zarządca oprowadził. Tymczasem i deszcz ustał, ruszyliśmy tedy wnet w dalszą drogę, by na zapowiedziany czas zdążyć do Przemyśla. Tamtejszy Oddział wyruszył naprzeciw nas i razem już podażyliśmy do ogrodu „Sokoła“, gdzie nas tamtejsi druhowie bardzo serdecznie przyjęli, a następnie odprowadzili na wygodny nocleg do gmachu Sokoła. Niegodziwy deszcz kropił bezustannie.

O g. 5 rano dnia następnego byliśmy już na nogach i ruszyliśmy w dalszą drogę. Niestety jakie 5 kilometrów musieliśmy bezustannie maszyny prowadzić, gdyż obfite i głębokie błoto nie pozwalało nam takowych dosiąść. Nie traciliśmy jednak nadziei, że błoto podeschnie i że przecież będzie można dalej jechać.

Do Dobromila zdążyliśmy dopiero na godzinę 11., podczas gdy drogę tę przy pomyślnej pogodzie jadąc wolno, można przebyć łatwo w 2 godzinach. Jako miejsce obiadowe wyznaczony był według z góry ułożonego planu Chyrów, jakkolwiek tedy należałby się nam był jakiś odpoczynek, to zrzekliśmy się go jednomyślnie, by nie psuć planu i nie zatrzymując się wcale w Dobromilu, podążyliśmy wprost do Chyrowa.

(C. d. n.)



KRONIKA.

— Dzielny turysta. Pan Strehler uzyskał przy rozdawaniu nagród, które urządzał austryacki Touring-Club za ujechanych w r. z. 14.758 kilometrów, czyli 1.967$^3/_4$ mil — I. nagrodę.

— Pan F. Pirko nowomianowany referent departamentu komunikacyi drogowej niższo-austryackiego Wydziału krajowego przy odbytej niedawno konferencyi z członkami zarządu wiedeńskiego klubu cyklistów (Wiener B. C.) omawiał z zajęciem sprawę kolarstwa i przyrzekł mu życzliwą pomoc w swej urzędowej czynności.

Wychodząc z założenia, że koło należy uznać jako środek komunikacyjny, wskazał na konieczną potrzebę poprawy stanu gościńców i oświadczył, że gminy, we własnym interesie muszą użyczyć rowerowi żywszego poparcia.

W tym też celu spowodował zebranie się wszystkich naczelników zarządów dróg niższo-austr., aby o stanie tych dróg należycie się poinformować i omówić akcyę w kierunku rychłej poprawy gościńców — utworzenia obok gościńców bankietów trawą niezarosłych i uwzględnienia przy budowie gościńców w okolicach Wiednia — wolnych miejsc (pasków) dla cyklistów.

Szczerze życzymy, by powyższe zapatrywania i zarządzenia zechciały rychło naśladować i w Galicyi kierujące władze rządowe i autonomiczne, w szczególności zaś, by wzięły pod rozwagę rychłą poprawę stanu dróg w okolicach Lwowa, które nie mówiąc już o cyklistach, często i dla jadących wozem lub konno są nie do przebycia.

— Cło od rowerów w Austro-Węgrzech. Na wniesione podanie austryackich fabrykantów kół, zostało cło od roweru i garnituru (to jest kompletnego koła, rozłożonego na pojedyńcze części składowe) podniesione na 25 zł. w. a. w złocie od sztuki — zmiany co do oclenia pojedyńczych części koła, jeszcze nie zadecydowano.

— Kapitan Gérard wynalazca składanego koła, które zostało przyjęte w armii francuskiej i komendant kompanii kolarkiej odznaczony został krzyżem legii honorowej.

— Nakład urzędowego organu francuskiego Touringclubu wynosi 72.000 egzemplarzy.

— Dr. Łukasz Championière wygłosił odczyt w Paryżu »o jeździe na kole ludzi cierpiących na przepukliny« i stwierdził korzystny wpływ jazdy na kole dla nich.

— Prawdziwie kolarski ślub odbył się przed kilku dniami w Paryżu. Panną młodą była Henryka Giffard córka naczelnego redaktora czasopisma „Velo“, oblubieńcem Gabriel Armand. Cały ślubny orszak przybył do merostwa Maisons-Lafitte w samochodach, omnibusach parowych, lub na kołach. Między innymi uczestniczyli w tym obrzędzie redaktorowie „Figara“, „Matin“, dalej prezydent Touringclubu p. Baliff, kapitan Gérard itd.

— 6500 damskich członków liczy francuski Touringclub.

— Elkes mierzył się z Mac Dufleem w 25-milowym matchu na torze w Madison Square w N. Yorku. Match zakończył się zwycięstwem Elkesa w 52 : $34^3/_5$.

— Dnia 26. lutego odbyły się w Rzymie wyścigi międzynarodowe, w biegu na 2.000 mtr. zwyciężył Singrossi drugim był Lambrecht, w biegu 10 klm. zwyciężył Lambrecht, drugim był Passini.

— Anglicy jako naród praktyczny, zrozumieli pierwsi doniosłość roweru jako środka komunikacyjnego; pierwsi też zastosowali rower na obszerną skalę w celach szybkiego załatwiania spraw pocztowych, — znajduje się bowiem obecnie w angielskim zarządzie poczt 10.000 kół w użyciu.

— Sześciodniowy wyścig w San Francisco rozpoczęty 13. lutego b. r. ukończył się świetnem zwycięztwem Millera. Wyniki tego wyścigu są następujące:

1. **Miller**	**3.527,629**	km.
2. Aronson	3.445,541	„
3. Frederic	3.361,869	„
4. Gimm	3.326,342	„
5. Hale	3.318,417	„
6. Nawn	3.315,200	„
7. Albert	2.933,790	„
8. Barnaby	2.884,801	„
9. Pilkington	2.781,804	„
10. Lawson	2.634,465	„
11. Julius	2.416,489	„
12. Ashinger	2.4 4,900	„

Największa w sześciodniowym wyścigu odbyta przestrzestrzeń wynosiła dotychczas 3.229,865 km; ujechał ją w Nowym Yorku ten sam Miller w miesiącu grudniu 1898, pobił więc obecnie o znaczną przestrzeń swój własny rekord.

— Życie pod gołem niebem. Pod tym tytułem zamieszcza „Figaro“ (z przedostatniej niedzieli) artykuł o jednem z francuskich pism sportowych, w którym znachodzimy następujące uwagi o sporcie w ogóle. „Modne zamiłowanie do ćwiczeń pod gołem niebem“, pisze ten poważny francuski dziennik, „przestało być przywilejem rodu, który się coraz mniej waży zwać „silnym“. Wtargnęło ono w nasze życie rodzinne; nasze żony, siostry, córki oddają się mu z niemniejszą od nas gorliwością; pod względem władania rakietą, wiosłem, pedałom i kierownicą, a nawet sterem samochodu — musimy przyznać, że kobieta w dziedzinie sportów — bez wszelkiej ustawodawczej interwencyi — zdobyła sobie obok nas niepoślednie miejsce. Sport stał się tak dalece upodobaniem, namiętnością, a nawet manią ogólną, że nieprzesadzając można by mu zarzucić, iż uszczerbek przynosi literaturze. Sport zajmuje — zdaniem ludzi poważnych — wolne chwile do tego stopnia, że nikt więcej nie ma czasu na czytanie. Poważni ci ludzie jednak przesadzają. Czyta się zawsze, lecz właśnie coś innego. Stosownie do owego modnego upodobania wytworzyła się nowa literatura, stanowiąca lekturę tych, których przyjemność i zdrowa chęć do życia pod gołem niebem, bez względu na chłód lub gorąco, pył lub deszcz coraz bardziej od domowego odciąga ogniska, do którego następnie pokrzepieni na ciele i duszy z daleko większą powracają radością. Sport jest królem! Nie jestże to wśród wielu rzeczy poważ-

nych, które śmiech wzbudzają, jedyną prawie wesołą rzeczą, którą się poważnie traktuje?"

— Elkes, znany posiadacz światowego godzinnego rekordu, mierzył się 23. lutego w San Francisco z Mac Farlandem w 15-milowym matchu, został jednak przez tegoż pobity.

— Rower w armii. W belgijskiem wojsku dodany jest do każdego pułku piechoty, silny oddział cyklistów, który oddaje wojskowości znakomite usługi — w szczególności przy służbie wywiadowczej i w rozpoznawaniu pozycyj nieprzyjacielskich, niemniej przy szybkiem przesyłaniu rozkazów.

Obecnie zamierza belgijski minister wojny, dodać do każdego pułku kawaleryi po jednej kompanii cyklistów, których liczba wynosi na stopie wojennej 250 ludzi. Oddziały te mieć będą własnych lekarzy i mechaników, oraz specyalny wóz — na którym mieścić się będą części zapasowe i wszelkie przybory do maszyn.

— Japonia nie pozostaje pod względem cyklistyki w tyle, a nawet w Yokohamie lub Kobie widzi się wiele dam zażywających tego sportu, co więcej — damy biorą udział w wyścigach, a pewna „gejsza" pobiła nawet w wyścigu jednego z najlepszych jeźdźców z Kioto.

— Bardzo dobrym środkiem do oczyszczania ubrania z błota ma być surowy ziemniak. Rozcina się go i zanieczyszczone miejsca naciera się nim silnie.

— Że cukier jest środkiem wzmacniającym siły, dowodzi włoski uczony Mosso w swojem studyum o turystyce. Nie jest on pierwszym, który to stwierdza, gdyż liczni lekarze wypowiedzieli już to zdanie przedtem. Cukier tedy lub czekolada powinny się znachodzić w bagażu turysty i cyklisty.

— Wynalazek Polaka. Pan Alfons Paryczko Radomiak, wynalazł przed kilku laty nowej konstrukcyi samowar hygieniczny i obecnie model tego wynalazku przedstawił Szczepanikowi oraz Kleinbergowi dyrektorowi „Société pour des inventions Jan Szczepanik et Comp", którzy uznawszy całą doniosłość nowego pomysłu, zawarli z p. Paryczko umowę na prawo wyrobu.

Samowary te będą wyrabiane na wielką skalę, a z czasem ma „Société" zamiar otworzyć podobną fabrykę w Królestwie, tak, że przyjazd spodziewany Szczepanika do Warszawy, będzie ściśle z tą sprawą związany.



Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. św. Marka 10.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Kazimierz Hemerling, ul. Szopena 7.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Członkowie miejscowi wpłacać będą należne Towarzystwu wkładki w ratach miesięcznych za jukstami odpowiednio zmienionego kwitaryusza.

Członkowie zamiejscowi uiszczać je będą i nadal jak dotąd w ratach kwartalnych.

Skarbnik klubu przypomina się z prośbą o uregulowanie zaległych wkładek.

Dla wygody PT. Panów członków klubu oszczędzenia im zachodu wysyłki pieniędzy, będzie się zgłaszał po wkładki z księgą sznurową kursor klubu, który na żądanie wylegitymuje się stosownem poświadczeniem skarbnika klubu.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców we Lwowie.

Przewodniczący: Konrad Łoziński ul. Poniatowskiego

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich Friedrichów 4.

Sekretaryat ul. Friedrichów 4. I. p.

Prenumeratę na „Koło“ po zniżonej cenie dla członków T. K. W., przyjmuje Kursor Towarzystwa.

P. T. członków z prowincyi upraszamy o nadsyłanie prenumeraty która na cały rok wynosi 1 złr. 50 ct. wraz z przesyłką pocztową.

W ostatnim numerze „Koła“ przez zapomnienie składającego wydrukowano w rubryce T. K. W. „Konsul na Kraków Z Ziembicki ul. Krupnicza l. 21.“

Prostujemy to, zawiadamiając interesowych, że P. Ziembicki tej godności już nie piastuje, ponieważ z T. K. W. wystąpił.

Akademicki Klub Cyklistow

we Lwowie.

Prezes: Zdzisław Słuszkiewicz, ul. Ochronek l. 6.
Wiceprezes: Włodzim. Stupnicki, ul. Mochnackiego 15.
Sekretarz: Jarosław Kocowski ul. Czarnieckiego l. 26.
Skarbnik: Mieczysław Postępski. ul. Chorążczyzny 5.
Kapitanowie: Witołd Gnatowski, Leonna Sapiehy 12. Władysław Jarocki, Kurkewa 4. i Stanisław Sumper, Piekarska 10. (Komisya sporjowa.)

Lokal klubu przy ul. Mateckiego l. 6 w parterze, Konsui na Warszawę: p. Konrad Ossowski ul. Ordynacka.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.

Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz Kasa Oszczędności m. Kraakowa.

Walne Zgromadzenie członków Krakowskiego Klubu Cyklistów z r. 1892 odbędzie sie w lokalu p. Turlińskiego na I. piętrze (vis a vis teatru) dnia 12. marca 1899 r., o godz. 4 popołudniu, z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2. Sprawozdanie z czynności Wydziału za rok ubiegły.
3. Sprawozdanie kasowe.
4. Wybór prezesa Klubu.
5. Wybór wydziału.
6. Wybór Komisyi kontrolującej.
7. Wnioski i interpelacye członków.

W razie nieprzyjścia do skutku Walnego Zgromadzenia z powodu braku kompletu, odbędzie się powtórne Walne Zgromadzenie w tym samym lokalu dnia 19. marca 1899 r. o godz. 4 popołudniu bez względu na liczbę zebranych członków Klubu.

Michał Markowicz
za sekr. K. K. C. z r. 1892.

Konsul „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów“ na miasto Lwów — przyjmuje zgłoszenia . członków zamiejscowych i udziela żądanych wyjaśnień — ulica **Ossolińskich l. II.**

W. Krobicki

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.